الوضع القانونى لخليج العقبة ومضايق تيران

للدكتور عمر زكى غباشى

أ — الوصف الجغرافى (١)

يبلغ عرض خليج العقبة من ١٢ الى ١٧ ميل وطول ساحله ٢٣٠ ميل يمتد ١٢٥ ميل فى مصر و ٩٥ ميل فى السعودية و ٤ أميال فى الأردن و ٦ أميال فى أراضى تحتلها اسرائيل . ويبلغ عرض مضايق تيران من الساحل السعودى الى الساحل المصرى ٧ أميال بحرية أو حوالى ٨ أميال . وتقع المضايق فى مدخل خليج العقبة عند التقائه بالبحر الأحمر وفى هذه المنطقة توجد جزيرتان هما تيران وصنافير .

وتقع جزيرة تيران على بعد ٤ أميال بحرية من الساحل السعودى و ٣ أميال بحرية من الساحل المصرى . والمضايق تقع فى منطقة تكثر بها الصخور وتجعلها خطرة للملاحة ولذلك فان المضيق الوحيد الذى يستعمل فى الملاحة هو المضيق الواقع بين جزيرة تيران وساحل سيناء المصرى ولا يتجاوز مجرى المياه الذى تمر به السفن عادة ٥٠٠ متراً ولذلك فلا بد من مرور طريق الملاحة قرب الساحل المصرى فى منطقة رأس نصرانى وشرم الشيخ .

ولوجود مضيق واحد صالح للملاحة أدى الى تسميته بمضيق تيران فى بعض الخرائط ومنها خريطة أعدتها البحرية الأمريكية نقلا عن البحرية البريطانية ، دأب المسئولون والكتاب والأمم المتحدة على الاشارة الى مضايق تيران عند ذكر المساحة من الساحل السعودى الى الساحل المصرى عند مدخل خليج العقبة . والرأى الأصوب هو وجود أكثر من مضيق واحد ولكن لأغراض الملاحة يوجد مضيق واحد صالح للملاحة .

ب — عرض تاريخى

أجمع كتاب التاريخ على أن مدينة العقبة أنشئت فى العصور القديمة فى شمال غرب الجزيرة العربية وأن الساحل الشمالى لخليج العقبة كان يسكنه العرب من قبيلة بنى عمران .

(١) هذا المقال هو ملخص للمحاضرة التى القيت فى المؤتمر السنوى السادس للطلبة العرب بامريكا ببركلى (سان فرنسيسكو) بكاليفورنيا يوم ٥ سبتمبر سنة ١٩٥٧ .

وفى الحروب الصليبية أنشأ صلاح الدين قلعة فى شمال سيناء قرب مدينة العقبة لتأمين الطريق بين مصر ودمشق – سوريا . ولهذا فأنه من رأى كتاب التاريخ أن مينائى ايلات والعقبة قد تبادلتهما ايدى العرب والصليبيين فى سنة ١١١٦ حين نزلت الجيوش الصليبية فى هذه المنطقة . وذكر بعض مؤرخى التاريخ أن ميناء ايلات لم يخضع لحكم اليهود أكثر من ١٥٠ عاماً تولى حكمها بعد ذلك السوريون والمصريون والعرب . ويلاحظ أن اسم ايلات وخليج ايلات الذى ذكر فى بعض كتاب التاريخ القديم مأخوذين عن اسم الملك ايلان ELAN من الهكسوس والذى اتخذ مدينة ايلات كمركز رئيسى لحكومته .

وقد عمد الكاتب كريشنون فى كتابه عن الجزيرة العربية الى سرد ما ذكره غيره من علماء التاريخ والجغرافيا عن حدود الدولة العربية ولخص آراؤهم فى أن " الحدود الشمالية غير محددة وكانت موضع اختلاف كبير ولكن القدماء قد حددوها بخط يمتد من الخليج العربى والفارسى وما يتبق نسب بعضه الى مصر والبعض الآخر الى سوريا . ولكن غزو وتوطن العرب قد تعدى هذه الحدود . وفى الشمال تصل الحدود الى البحر الميت وصحراء سوريا وتنحدر حتى شط العرب ملتقى نهر الدجلة بالفرات ".(٢)

وقد أثيرت بوضوح مسألة حدود العرب فى المراسلات بين الشريف حسين فى مكة والسير هنرى ماكماهون المندوب السامى البريطانى فى مصر خلال الحرب العالمية الأولى فوافقت الحكومة البريطانية بعد تعديلات طفيفة على خطوط الحدود التى اقترحها شريف مكة وأعلنت الحكومة البريطانية أنها تعترف بالسيادة التامة واستقلال العرب الذين يقيمون فى هذه المناطق وتؤيدهم فى نضالهم فى سبيل الحرية (٣) .

ويلاحظ أن المنطقة الساحلية فى شمال خليج العقبة قد حررها العرب فى ثورتهم ضد تركيا ومعاونتهم للحلفاء فى الحرب العالمية الأولى . وبعد هذه الحرب سارعت بريطانيا بانشاء حدود الانتداب فى فلسطين وبمقتضاها أصبحت ايلات داخله فى الانتداب وأنشأت امارة شرق الأردن وضمت اليها ميناء العقبة وبذلك لجأت بريطانيا الى فصل حدود مصر عن الأردن . وحين قيام المملكة العربية السعودية شعرت هذه الدولة بأنه يحق لها المطالبة بميناء العقبة ومنطقة مان وكلاهما ضم للأردن حيث أن الساحل الشمالى لخليج العقبة كان يعتبر ضمن الحجاز أثناء الحكم العثمانى . وقد قامت مفاوضات بين الحكومتين السعودية والبريطانية فى عام ١٩٢٥ ويلوح أن مسألة حدود المملكة السعودية لم تسوى للآن رغم عقد اتفاقيات بشأنها بين بريطانيا والسعودية. (٤)

---

(٢) اندرو كريشتون – الدولة العربية – جزء ١ (نيويورك – ١٨٣٤) ص ٣٦ – ٣٨ .

(٣) متنوعات رقم ٣ ورقم ٤ لسنة ١٩٣٩ (تصدره وزارة الخارجية البريطانية)

(٤) راجع م. ف. سيتون ويليمز – بريطانيا والدول العربية : عرض العلاقات العربية البريطانية من سنة ١٩٢٠ – ١٩٤٩ (لندن – ١٩٤٨) ص ١٨٩ – ١٩٢ .

وقد احتلت اسرائيل ميناء ايلات عقب توقيع اتفاقية الهدنة مع مصر فى ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٩ مخالفة بذلك نصوص هذه الاتفاقية . كما أن اتفاقية الهدنة بين الأردن واسرائيل الموقعة فى ٣ ابريل سنة ١٩٤٩ والخريطة الملحقة بها لا تشتمل على ما يؤيد أن ايلات كانت واقعة فى داخل خطوط الهدنة الاسرائيلية . وقد اعترف الاسرائيليون بذلك حين قال رئيس قواتهم فى العقبة بأن القوات الاسرائيلية قد خرقت الهدنة فى سبيل تنفيذ مآرب اسرائيل السياسية التى ترمى الى الوصول الى منفذ الى البحر الأحمر عن طريق خليج العقبة. (٥) وفى ٢٥ يونيه سنة ١٩٥٢ أعلنت اسرائيل رسمياً أن ايلات أصبحت ميناء اسرائيلياً . (٦)

جـ — ملخص للمشكلة الحالية عن الملاحة فى خليج العقبة :

فى ٢٨ يناير سنة ١٩٥٠ أرسلت الحكومة المصرية مذكرة الى السفارة الأمريكية فى القاهرة مضمونها كالآتى :

١ — نظراً للاتجاهات الأخيرة من جانب اسرائيل التى تدل على تهديدها لجزيرتى تيران وصنافير فى البحر الأحمر عند مدخل خليج العقبة فان الحكومة المصرية بالاتفاق التام من الحكومة العربية السعودية قد أمرت باحتلال هاتين الجزيرتين وقد تم ذلك فعلا .

٢ — وقد اتخذت مصر هذا الاجراء لمجرد تعزيز حقها وكذلك أى حق محتمل للمملكة السعودية فيما يتعلق بالجزيرتين التى يتحدد مركزهما الجغرافى على بعد ٣ أميال بحرية على الأقل من الشاطىء المصرى فى سيناء و ٤ أميال تقريباً من الجانب المواجه للسعودية . وقد تم ذلك لقطع خط الرجعة على أى محاولة للاعتداء على حقوق مصر .

٣ — ان هذا الاحتلال ليس مغزاه الرغبة فى عرقلة مرور السفن البرىء فى الممر البحرى الذى يفصل هاتين الجزيرتين عن الساحل المصرى لسيناء . وأنه لمن البديهى أن الملاحة فى هذا الممر المائى — وهو الوحيد الصالح للملاحة — ستظل حرة كما كان عليه الحال فى الماضى نظراً لأن ذلك يتفق مع مبادىء القانون الدولى المعترف بها والتقاليد الدولية . (٧)

ان هذه المذكرة على جانب عظيم من الأهمية لأن اسرائيل والولايات المتحدة وغيرهما من الحكومات قد استندوا اليها لتأييد آرائهم القائلة بأن خليج العقبة يعتبر مياها دولية . وبمجرد قيامنا بالتعليق على هذه المذكرة نلاحظ أن الفقرة

(٥) راجع المجلة المصرية الاقتصادية والسياسية — عدد شهر فبراير سنة ١٩٥٧ (القسم الاضافى الحربى) ص ١٢

(٦) ل. م. بلومفيلد — مصر واسرائيل وخليج العقبة فى القانون الدولى (تورنتو — كندا سنة ١٩٥٧) ص ٤

(٧) تليت هذه المذكرة فى جلسة مجلس الأمن المنعقدة يوم ١٥ فبراير ١٩٥٤ — راجع المضابط الرسمية لمجلس الأمن — السنة التاسعة — جلسة رقم ٦٥٩ .

الثالثة منها تشتمل على وعد من مصر لضمان حرية الملاحة «كما كان عليه الحال فى الماضى» وفقاً للقانون الدولى . والملاحة فى الماضى فى مضيق تيران بين الجزيرتين والشاطىء المصرى كانت إما لنقل الحجاج الى الجزيرة العربية أو عقب انشاء الأردن لمرور السفن الى ميناء العقبة وهو الميناء الوحيد الذى يصل الأردن بالبحر . هذا هو الحال فى سنة ١٩٥٠ وقبل اعلان اسرائيل أن ايلات أصبحت ميناء وقد تم ذلك بعد مرور سنتين ونصف من تاريخ المذكرة المصرية . وان وعد مصر بعدم اتخاذ ما يعرقل الملاحة البريئة وفقاً للقانون الدولى والعادات الدولية يشير الى الملاحة البريئة وقت السلم ولا يمكن أن يفسر بما يفيد أنه يعنى وقت الحرب أو وقت وجود حالة دولية طارئة أو حالة خطر وشيك يهدد سلامة مصر . أنه لمن البديهى أن تحتوى المذكرة على أن مصر ستتبع قواعد القانون الدولى المتعلقة بالخلجان والمضايق . أنه فى حالة عدم وجود اتفاق دولى ينظم الملاحة فى خليج العقبة فان مصر ملزمة بتطبيق قواعد القانون الدولى العرفية .

ان السيادة على جزيرتى تيران وصنافير غير واضحة ولكن بتفسير المذكرة المصرية يمكن القول بأن هذه السيادة يمكن تحديدها بالاتفاق بين مصر والمملكة السعودية والرأى الأصوب هو إعطاء السيادة لمصر للأسباب الآتية :

(١) أن الجزيرتين أقرب الى الساحل المصرى – (٢) أن مصر قامت بالأستيلاء على هاتين الجزيرتين وادارتهما لمدة تزيد على ست سنوات دون احتجاج من أى دولة بأن مصر لا سيادة لها عليهما ولقد وضحت المذكرة أن مصر بوضعها هاتين الجزيرتين تحت ادارتها قد أرادت بذلك تأييد حقها أو أى حق محتمل للمملكة السعودية . ولذلك فان حدود المياه الأقليمية بين مصر والسعودية لا بد من تحديدها بالاتفاق مع حكومتيهما . وحتى يتم هذا الاتفاق فان الوضع القانونى لهاتين الجزيرتين هو أنهما خاضعتان للإدارة المصرية الفعلية بموافقة الحكومة السعودية .

ولو اتبعنا هذا الرأى فان مضيق تيران الصالح للملاحة يحاط من الجانبين بأراض مصرية . وحيث أن مساحة هذا المضيق لاتزيد على ٣ أميال بحرية فأنه يقع فى مياه مصر الأقليمية . ومع ذلك فأنه اذا ثبت بأدلة دامغة أن الجزيرتين تخضعان لسيادة المملكة السعودية فان عرض مضايق تيران لا يتعدى ٧ أميال بحرية داخلة فى المياه الأقليمية المصرية والسعودية حيث أن كلا من مصر والسعودية يطالب بامتداد مياهه الأقليمية ٦ أميال من الشاطىء . وفى الحالة الأخيرة ووفقاً للقانون الدولى العرفى فان الحدود تحدد فى منتصف المسافة بين الساحلين أى على مسافة ٣ ½ ميل من الساحلين العربى والمصرى .

وفى فبراير سنة ١٩٥٤ أصدرت مصر تعليمات الى السفن المارة بمضايق تيران فى مياه مصر الأقليمية بضرورة مراقبة نقطة الاشارة المصرية فى شاطىء سيناء واتباع تعليماتها . وفى أغسطس سنة ١٩٥٥ أصدر مدير الموانى والمنائر تعليمات بأن تقوم كل سفينة قبل اعتزامها اجتياز مضايق تيران بمدة ٧٢ ساعة بتقديم بيانات للهيئات المصرية عن اسم السفينة ونوعها وجنسيتها وساعة مرورها بالضبط وحمولتها ووجهتها (٨) وفى خلال السنوات ١٩٥١ — ١٩٥٥ حدثت عدة حوادث قامت فيها بطاريات السواحل المصرية باطلاق النيران على سفن لم تتبع تعليمات الجهات المصرية المختصة بالرغم من أن هذه التعليمات لها علاقة وثيقة بسلامة الأراضى المصرية والدفاع عن سواحلها ومياهها الأقليمية والقضاء على تهريب المخدرات .

د — مرور السفن الاسرائيلية والبضائع المرسلة الى اسرائيل فى خليج العقبة ومضايق تيران :

١ — مرور البواخر الحربية الاسرائيلية :

وفقاً للفقرة الثانية من المادة الثانية من الاتفاقية المصرية الاسرائيلية لا يجوز بأى حال من الأحوال مرور البواخر الاسرائيلية الحربية فى المياه الأقليمية المصرية على بعد ٣ أميال من السواحل المصرية . (٩) وهذا النص من اتفاقية حرة بين مصر واسرائيل قام بتأييدها مجلس الأمن بقراره الصادر فى ١١ أغسطس سنة ١٩٤٩ (١٠) يحرم مرور السفن الاسرائيلية الحربية فى المياه الأقليمية المصرية. وهذا يتمشى مع تقاليد الدول والعرف الدولى والتى تنص على أن المضايق التى تقع داخل المياه الأقليمية للدولة يمكن غلقها ومنع مرور السفن الحربية للدول المحاربة والمحايدة أثناء الحرب اذا كانت الدولة الساحلية دولة محاربة . واثبات أن مصر فى حالة حرب مع اسرائيل ان يتطلب جهداً وليس بحاجة الى سرد تاريخى لحرب فلسطين واعتداءات اسرائيل المتعاقبة بل أنه يكفى أن نشير الى اعتداء اسرائيل فى اكتوبر سنة ١٩٥٦ واحتلالها للمنطقة المصرية فى المضايق

(٨) الأهرام — ١٣ سبتمبر ١٩٥٥ — جريدة التجارة والملاحة «بالفرنسية» اسكندرية ٢٩ أغسطس ١٩٥٥ .

(٩) مستند مجلس الأمن رقم ١٢٦٤ تعديل رقم ١

(١٠) مستند مجلس الأمن رقم ١٣٧٦

والخليج . ولقد وصف غزو اسرائيل للأراضى المصرية سواء فى الأمم المتحدة أم خارجها بالعدوان لأن اسرائيل فى هجومها الغادر كانت دولة محاربة غير شرعية Illegal Belligerent لقيامها بالعمليات الحربية مخالفة بذلك الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة الثانية لميثاق الأمم المتحدة واتفاقية الهدنة مع مصر . وهذا يتفق مع ما أفتى به المستشار القانونى لوزارة الخارجية الاسرائيلية فى تفسيره لاتفاقيات الهدنة مع اسرائيل :

ان استئناف العمليات الحربية تحرمه تحريماً تاماً فى جميع الأحوال اتفاقيات الهدنة وميثاق الأمم المتحدة وكذلك القرارات المختلفة التى أصدرها مجلس الأمن بشأن وقف القتال والهدنة .(١١)

وأن موضوع منع الدولة الساحلية السفن الحربية من المرور فى مضايقها قد لقى اهتماماً كبيراً من مجموعة الشعوب .

وقد قامت تركيا باستمرار بتحريم مرور السفن الحربية فى بوغاز الدردنيل والبوسفور وقد أيدتها بريطانيا فى ذلك . ونصت اتفاقية لندن الموقعة سنة ١٨٤١ ومعاهدة باريس الموقعة سنة ١٨٥٦ ومعاهدة برلين الموقعة سنة ١٨٧٨ على الاعتراف بحق تركيا فى اغلاق بوغاز الدردنيل للسفن الحربية . والمعروف أن هذا البوغاز يبلغ طوله ٤٧ ميلا وعرضة من ٣ إلى ٤ أميال . وفى منشور دورى أرسلته تركيا للدول فى أول اكتوبر سنة ١٩١٤ حرمت تركيا دخول السفن الحربية مياهها الأقليمية التى حددت بامتدادها ٦ أميال بحرية من ساحلها . وفى اتفاقية مونتريه الموقعة سنة ١٩٣٦ ورد نصاً صريحاً بالاعتراف بسيادة تركيا على البوغازين وقد سمح بمرور السفن الحربية وقت السلم لكن تركيا لها السلطة لاغلاقها للسفن الحربية للدول المحاربة والمحايدة على السواء وذلك أثناء قيام حرب تكون تركيا مشتركة فيها كدولة محاربة أو فى حالة ما اذا قررت تركيا أن أراضيها مهددة بخطر حرب وشيكة الوقوع . وبالرغم من بقائها محايدة خلال الحرب العالمية الثانية قامت تركيا بوضع الغام فى بوغازيها وأغلقتهما لجميع السفن الحربية . (١٢) وقد قامت دول كثيرة باغلاق مضايقها أثناء الحرب ومنها الدانمرك التى أغلقت المضايق الدانمركية فى الحرب العالمية الأولى ومنعت مرور السفن الحربية فيها بالرغم من رفضها تلبية رغبة انجلترا أثناء حرب القرم من قفل المضايق للسفن الحربية . وكذلك قامت ايطاليا باقفال مضايق مسينا لجميع السفن الحربية فى الحرب العالمية الأولى رغم أن ايطاليا كانت محايدة . (١٣)

---

(١١) شابرى روزين – اتفاقيات الهدنة بين اسرائيل والدول العربية (تل أبيب – ١٩٥١) ص ٦٣ .

(١٢) ت . ستون – مشكلة السويس والممرات المائية الاستراتيجية – تقارير الأبحاث والتعليقات بواشنجتون رقم ١٢–١٩٥٦ ص ٦٦١

(١٣) راجع اريك برول – المضايق الدولية الجزء الثانى (كوبنهاجن، ١٩٤٧)ص ٥٩ – ٧٨ . كذلك ر. ر. باكستر " مرور السفن فى الممرات المائية الدولية فى وقت الحرب " الكتاب السنوى البريطانى فى القانون الدولى - عدد ٣١ – سنة ١٩٥٤ ص ١٩٤ .

٢ – مرور السفن الاسرائيلية التجارية والبضائع المرسلة الى اسرائيل على سفن محايدة :

طبقاً للقانون الدولى يجوز لمصر تحريم مرور السفن التجارية الاسرائيلية والبضائع المشحونة الى اسرائيل على سفن محايدة عند مرورها فى مياه مصر الأقليمية فى مضايق تيران . وان مصر تجد ما يؤيدها فى هذا التصرف من السياسات التى اتبعتها الدول العديدة .

ومن أمثلة ذلك تعليق الكاتب الدانمركى برول مؤلف الكتاب الشهير عن المضايق الدولية عند تفسيره لمعاهدة ١٤ مارس ١٨٥٧ بشأن حق مرور السفن التجارية فى المضايق الدانمركية التى تصل البلطيق ببحر الشمال فكتب برول أن " مواد المعاهدة الخاصة بمرور السفن التجارية لا يمكن تطبيقها فى زمن الحرب سواء أكانت الدانمرك دولة محاربة أم محايدة . أنه من غير المعقول أن الدانمرك تكون قد قبلت فى هذه المعاهدة نصوصاً ترمى الى تقييد حقوقها كدولة محاربة أو أن تفرط فى حقها فى ايقاف وزيارة واحتمال الأستيلاء على السفن التجارية فى جزء من مياهها الأقليمية " .(١٤)

وقد قامت الدانمرك باغلاق الممر المائى الصالح للملاحة فى مضايقها فى الحرب العالمية الأولى واعتبرت هذا الاجراء من مقتضيات الدفاع . وفى هذه المناسبة اتصل السفير الألمانى (رانتزو) بوزارة الخارجية الدانمركية مستفسراً عما اذا كانت الدانمرك ستقوم على الفور باغلاق المضايق . وقد بحثت وزارة الخارجية الدانمركية هذه المسألة من الناحية القانونية مستعينة فى ذلك بخبراء القانون الدولى ومستشارها القانونى واستقر الرأى على أن للدانمرك حقاً قانونياً فى اغلاق المضايق وقد اخطرت السفير الألمانى ووزير بريطانيا المفوض بذلك وقامت على الفور بوضع الغام فى مدخل المضايق . وحين أخطر الوزير البريطانى بقرار الحكومة الدانمركية أجاب بأن قرار اغلاق المضايق يبدو على أنه قرار معقول وفى سلطة الدانمرك اتخاذه . ولم تحتج الحكومة البريطانية على هذا الاجراء مما دفع وزير خارجية الدانمرك الى أن يعلن فى البرلمان فى ١٤ أغسطس سنة ١٩١٤ بأنه يجب اعتبار بريطانيا موافقة على القرار الذى اتخذته الدانمرك بشأن اغلاق المضايق . (١٥)

وقد أثيرت مسألة مرور السفن التجارية فى مضايق تركيا عند ما تمكنت روسيا من ازالة القيود المفروضة على مرور هذه السفن وذلك فى معاهدة ادريانوبل الموقعة فى ٢١ سبتمبر سنة ١٨٢٨ وقد احتجت بريطانيا على توقيع هذه المعاهدة احتجاجاً صارخاً وأرسلت مذكرة شديدة اللهجة الى روسيا جاء بها :

أنه لأول وهلة يجب على قيصر الروس أن يلاحظ أن نصوص المعاهدة الخاصة بحق المرور وعلى الأخص اعفاء السفن التجارية من القيود تعتبر ماسة باستقلال الوالى العثمانى إذ أنها لا تجرده فحسب من حق حيوى فى المياه الأقليمية التركية – هذا الحق الذى يعتبر جزءاً غير منفصل من السيادة والاستقلال – بل أنه يقضى على اجراء هام لحماية تركيا ضد أى عدوان أجنبى . ان حق

(١٤) برول – الجزء الثانى ص ٤٠ – ٤٢

(١٥) برول – الجزء الثانى ص ٦٥ – ٧١

المرور فى أراضى دولة ما يقل خطورة ولا يصل الى درجة الأهانة الموجهة الى تركيا بموجب هذه المعاهدة . ان الباب العالى لم يمنع فقط من مراقبة مرور السفن الروسية بل أنه سلب من أهم عناصر سيادته فى علاقاته مع الدول الأخرى . ان اجراء روسيا يعتبر مناقضاً لرغبة صاحب الجلالة لضمان استقلال الأمبراطورية التركية . (١٦)

وفى أثناء الحرب الليبية بين تركيا وايطاليا فى سنة ١٩١٢ قامت تركيا بتلغيم مداخل الدردنيل ومنع الملاحة فيه ولكن نتيجة للضغط الروسى نصحت بريطانيا أن تقوم الحكومة التركية باعادة فتحه للملاحه وقد استغرقت عملية ازالة الألغام وقتاً طويلا .

وفى ٣ أغسطس سنة ١٩١٤ أبلغت الحكومة التركية الدول بأنه رغبة فى تأمين حيادها فقد قررت وضع الغام فى البوسفور والدردنيل مع ترك مجرى مفتوح لمرور السفن التجارية بشرط استعمال مرشدين تعينهم الحكومة التركية واطاعة غير ذلك من القيود التى فرضتها الحكومة التركية . وفى ٢٨ سبتمبر ١٩١٤ الزمت تركيا السفن التجارية بالمرور نهاراً مما أدى الى تعطيل المرور أياماً وأحياناً أوقف المرور تماماً. ثم عمدت تركيا الى اغلاق المضايق حتى نهاية الحرب . ولم تحتج أى دولة ضد هذه الاجراءات .

وعند مناقشة مسألة المضايق فى عصبة الأمم قررت اللجنة المكلفة بدراسة هذا الموضوع أن حقوق تركيا وواجباتها إذا كانت دولة محاربة تكون كالآتى :

(أ) تتخذ تركيا جميع الاجراءات اللازمة لمنع سفن الأعداء من استعمال المضايق . ولها أن تتبع أزاء هذه السفن ما يعن لها من وسائل وفقاً لقانون الحرب بطريقة لا تعرقل مرور السفن المحايدة . ولتركيا الحق فى زيارة السفن التجارية المارة بالبواغيز أو المضايق ولها اتخاذ الاجراءات اللازمة المتعلقة بالمرور أو المرشدين .

(ب) للسفن التجارية المحايدة الحق فى حرية المرور فى البواغيز بشرط ألا تعمد أى سفينة بمحاولة مساعدة أعداء تركيا بنقل المواد المحرمة أو قوات الأعداء أو رعاياها . وللسلطات التركية الحق فى زيارة السفن التى تجتاز البواغيز وأن تتخذ الاجراءات الكفيلة بضمان تنفيذ التعليمات السابقة (١٧)

وقد الزمت المادة الثالثة من اتفاقية مونتريه الموقعة سنة ١٩٣٦ جميع السفن المارة بالبواغيز التركية بالوقوف فى مكان محدد بجوار مداخلها حتى يمكن اخضاعها للمراقبة الصحية . وتنص المادة الخامسة أن على السفن التجارية التابعة لدول ليست فى حرب مع تركيا الحق فى حرية الملاحة كما هو الحال فى وقت السلم بشرط ألا تعمد هذه السفن الى تقديم العون الى الأعداء وأن تدخل البواغيز بالنهار وأن تمر فى الطريق الذى ترسمه السلطات التركية . وتنص المادة السادسة على أن الشروط الخاصة بوقت الحرب يمكن تطبيقها اذا كانت تركيا مهددة بخطر حرب وشيكة الوقوع . وتعطى المادتين الخامسة والسادسة لتركيا الحق فى الزام السفن باستعمال المرشدين .

هـ — الخلجان والمضايق فى القانون الدولى :

كتب الاستاذ بوستمانتى De Bustamante أستاذ القانون الدولى الكوبى والقاضى السابق فى محكمة العدل الدولية الدائمة فى مؤلفه الشهير عن المياه الأقليمية

---

(١٦) نفس المرجع — ص ٢٩١ + ٢٩٢

(١٧) تقرير لجنة المضايق التابعة لعصبة الأمم — الجزء الثالث — سنة ١٩٣٢ ص ٢٥ الفقرة الثالثة.

أن الدول الساحلية لها حق السيادة على الخلجان التاريخية مهما كانت مساحة مداخلهم . (١٨)

وقد ذكر الكاتب القانونى البريطانى باركلى الرئيس السابق لجمعية القانون الدولى عند مناقشة المياه الأقليمية ما يلى :

كقاعدة عامة لا تستعمل الخلجان فى الملاحة إلا بين الدول المجاورة لأن وضعها فى خارج طريق الملاحة فى أعالى البحار وتنفصل عن هذه البحار بخط محدد . أنه يوجد خلجان خاضعة للسيادة الكاملة للدول الساحلية رغم أن عرض مدخلها يزيد على عشرة أميال ومنها خلجان اسكتلندا وخليج كانكال الذى يبلغ عرضه ١٧ ميل وخليج شالير بكندا الذى يبلغ عرضه ١٦ ميل وكل هذه الخلجان تعتبر تحت السيادة التامة للدول المجاورة . (١٩)

وقد أقرت هيئة القانون الدولى هذا الرأى بعد أن ذكرت أن الرأى القائل بأن امتداد المياه الاقليمية لا يتعدى ٣ أميال قد أصبح لا أساس له بعد التطور الحديث ٠ استعمال المدافع وقد حددت المياه الاقليمية فى مؤتمر هيئة القانون الدولى سنة ١٨٩٥ بستة أميال واعتبرت الخلجان التى لا يتعدى مدخلها ١٢ ميلا أهلية تابعة للدول المجاورة إلا اذا كانت خلجان تاريخية فى هذه الحالة لامقياس لسعتها لأنها تعتبر أهلية بغض النظر عن مساحتها أو عرضها . وقد استقر رأى لجنة القانون الدولى التابعة للأمم المتحدة فى تقريرها سنة ١٩٥٦ على امتداد المياه الاقليمية لمسافة لا تزيد عن ١٢ ميل ولم تتخذ قرار بعد يتعلق بالخلجان التى تحيط بها أكثر من دولة . (٢٠)

وفى تعليقه على اصرار الولايات المتحدة وبريطانيا على تأييد نظرية الثلاثة أميال كحدود المياه الاقليمية كتب الكابتن ماير من البحرية الملكية النرويجيه ما يأتى :

من الدول الأخرى فهى انجلترا والولايات المتحدة على الأخص التى مفروض أنهما اتخذتا الثلاثة أميال كحدود لمياههم الاقليمية ولكن الواقع غير هذا اذ أن كلاهما لا يطبق هذه القاعدة . (٢١)

وقد اتخذ القاضى بوستمانتى موقفاً مماثلا حين كتب فى تقريره لهيئة القانون الدولى :

---

(١٨) انتونيو سانشيز دى بوستمانتى سيرفين – البحر الأقليمى – (نيويورك سنة ١٩٣٠) ص ٩٩–١١٠

(١٩) معهد القانون الدولى – المؤتمر السنوى – مجلد ١٣ سنة ١٨٩٤ / ١٨٩٥ ص ١٢٥–١٦٢ و ٢٨١–٣٣٣ وتقرير هيئة القانون الدولى International Law Association سنة ١٨٩٥ .

(٢٠) راجع فى هذا الشأن مقال للمؤلف فى المجلة المصرية الاقتصادية والسياسية – عدد شهر مارس سنة ١٩٥٧ ص ٢٧–٢٨ و ٥٠ .

(٢١) Christopher B. V. Meyer, *The Extent of Jurisdiction in Coastal Waters*, Leiden, 1937, p. 512.

لقد تصر دولة ما على عدم اعترافها بامتداد المياه الأقليمية أكثر من المسافة التى ترضى بها . يجب علينا بادىء ذى بدء أن نقرر ما اذا كان يمكن قانوناً لدولة ما أن تفرض على دول أخرى ارادتها . أنه لا يمكن لأى دولة أن تجعل من نفسها قاضياً وتفرض سلطانها على غيرها رافضة الاعتراف بحق الدولة الشرعى فى بسط سيادتها على بحارها وأراضيها . أنه لا شك أن الدولة التى تحددها مياهها الأقليمية بثلاثة أميال وترفض الاعتراف بأربعة أميال لدولة أخرى ستحتج بشدة اذا قامت دولة أو أكثر باعلان اكتفائهم بميلين وأخطرتها بأنها لن تقبل الاعتراف بالميل الثالث . (٢٢)

أن رأى هذين الكاتبين يؤيد تأييداً تاماً ما اتبعته الدول فيما يختص بمياهها الاقليمية والخلجان والمضايق الخاضعة لسيادتها . لذلك فان شيلى قد أصدرت مرسوماً باعتبار مضيق ماجيلان Magellan الذى يبلغ عرضه ٧ أميال ضمن مياهها الاقليمية ولم تحتج أى دولة سوى الأرجنتين التى وافقت فيما بعد . وقد كسب راى شيلى تأييد القضاء البريطانى فى قضية بانجور من قضايا الغنائم البريطانية .(٢٣)

وقد أعتبرت استراليا ضمن مياهها الأقليمية خليج اكسموث Exmouth Gulf ومدخله ١٢,٥ ميل بحرى وحليج شاركس Sharks Bay ومدخله يتراوح بين ١٣,٥ و ٢٠ ميل . وتطالب اليابان بأن جميع المضايق حول جزرها تدخل ضمن مياهها الأقليمية بغض النظر عن مساحتها .(٢٤)
وتطالب فرنسا باعتبار خليج كانكال أو جرانفيل Cancale ou Granville الذى يبلغ عرضه ١٧ميل فى مدخله ضمن المياه الاقليمية الفرنسية وقد أيدت بريطانيا ذلك فى الاتفاقية الأنجليزية الفرنسية الموقعة سنة ١٨٣٩ .

وتطالب امريكا بخليجى سيشابيك وديلاوير Chesapeake & Delaware Bays ومساحتهما ١٠ و١٢ ميل على التوالى . وتطالب النرويج بخليجى Vest Fjord & Varanger-Fjord وعرضهم٣٢ ميل . (٢٥) وقد أصدرت حكومة كندا قانوناً باعتبار خليج هدسون Hudson Bay كجزء من مياهها الاقليمية . والمعروف أن هذا الخليج يتراوح عرضه بين ٥٠ و ٦٠٠ ميل ومساحته ٥٨٠,٠٠٠ ميل مربع ويمتد ١٠٠٠ ميل . (٢٦)

وطالبت بريطانيا لمدة طويلة باعتبار بحر المانش British Channel جزءاً من المياه الاقليمية البريطانية. (٢٧) أما روسيا فقد طالبت بمساحات شاسعة من المحيط والخلجان فى شمال غربى امريكا بما فى ذلك مضيق بيرنج Bering Strait . واعتبرت محكمة امريكا الوسطى Central American Court

---

(٢٢) *op. cit.* ص ١٠٦ – ١٠٧

(٢٣) برول – ص ٢٤٥ – ٢٤٦

(٢٤) Meyer, *op. cit.*, pp. 263-264.

(٢٥) Higgins & Colombos, *The International Law of the Sea*, (London, 1950) 2nd Rev. ed., pp. 117-118.

(٢٦) Kenneth Johnston, "Canada's title to Hudson Bay and Hudson Strait" *British Year Book of International Law*, 1934, pp. 1-2.

(٢٧) T.W. Fulton, *The Sovereignty of the Sea*, (London, 1911), p. 6, 361

أن خليج فونسيكا Gulf of Fonseca الذى تحيط به شواطىء نيكاراجوا وهندوراس والسلفادور ويبلغ عرضه ١٩ ميل كخليج تاريخى له صفات البحر المقفول .(٢٨)

ومركز القضاء الأهلى لا يختلف عن آراء الدول والقضاء الدولى .

فى قضية Reg. v. Cunningham قضت المحاكم البريطانية بأن بريطانيا لها السيادة على بحر المانش(٢٩) وفى قضية Ocean Industries Inc. v. Supreme Court حكمت محكمة كاليفورنيا العليا بأن خليج مونتري الذى يبلغ عرضه ١٩ ميل يعتبر داخلا فى حدود كاليفورنيا . (٣٠) وقد أصدرت المحاكم البريطانية حكمها بتأييد سيادة بريطانيا فى خليج Conception بنيوفوندلند وعرضه ١٥ ميل وعرض مدخله ٢٠ ميل وفى قضية Direct U.S. Cable Coy v. Anglo-American Telegraph Coy. أصدرت المحكمة حكمها مؤيداً ذلك وفى حيثيات الحكم ذكرت المحكمة أن الحكومة البريطانية قامت بممارسة حكمها مبينة بذلك مظاهر سيادتها على الخليج وأن مطالبتها قد حظت بموافقة الدول الأخرى ومن هذا يظهر أن الخليج كانت تحتله بريطانيا خلال فترة طويلة . (٣١) وفى قضية Mewat v. McFe قررت محكمة كندا العليا أن المياه الداخلية فى خليج شالير Bay of Chaleur تعتبر جزء من المياه الاقليمية لكندا .(٣٢)

الخاتمــــة

ان المضيق الصالح للملاحة بين جزيرة تيران والساحل المصرى لا تتعدى مساحته ٣ أميال ولذلك فأنه وفقاً للقانون الدولى يدخل ضمن السيادة المصرية . ان خليج العقبة خليج تاريخى قد وضحت مظاهر سيادة مصر والدول العربية عليه خلال قرون عديدة ولذلك فهو ليس جزءاً من أعالى البحار بل هو حكمه حكم البحر المغلق واستعماله كان مقصوراً على نقل الحجاج الى مكة والمدينة وكممر بحرى لميناء العقبة وهو المنفذ الوحيد للأردن الى البحر . ولذلك فان خليج العقبة أو مضايق تيران لا يمكن اعتبارها بأى حال من الأحوال كممرات مائية دولية . ان عرض خليج العقبة فى معظم أجزاءه لا يتعدى ١٢ ميل وعرض مدخله سبعة أميال وهذا لا يتجاوز الحد الأقصى للخلجان الأهلية التى حددها القانون الدولى باثنى عشر ميلا وسمح بوضعها تحت السيادة التامة للدول الساحلية المجاورة . وفيما يتعلق بالنقطة التى قد تثار بأن بعض أجزاء خليج العقبة تزيد عن ١٢ ميل ولهذا لا بد من اعتباره جزءاً من أعالى البحار فأنه يمكن الرد على هذا الرأى بالقول بأن الخلجان التاريخية تعتبر أهلية بغض النظر عن مساحتها .

(٢٨) Judgment of Oct. 7, 1916 and March 9. 1917, *American Journal of International Law*, Vol. II, 1917, pp. 181-229, 674-730.

(٢٩) Bell's Cr. Case 72, 86 (1859).

(٣٠) American Maritime Cases, 328 (1927).

(٣١) 2 A. C. 394 (1877).

(٣٢) Suprene 5me Court of Canada 66.

يجب على جميع السفن التى تجتاز المياه الأقليمية لدولة أجنبية من اطاعة أوامر وتعليمات هذه الدولة . وأن أى مخالفة القانون الداخلى يعطى الحق للدولة الساحلية باتخاذ أى أجراء لتنفيذ تعليماتها الادارية ومن ضمن ذلك معاقبة السفن المخالفة أو أمرها بترك المياه الاقليمية .

ان الدول الساحلية المجاورة لخليج العقبة وهى مصر والسعودية والأردن تعتبر الخليج كمياه داخلية وليس كجزء من أعالى البحار . ان هذه الدول الثلاث هى الدول الساحلية الوحيدة التى لا يجادل أحد فى شرعية امتلاكها وسيادتها لشواطئهم المطلة على خليج العقبة . أما موقف اسرائيل من أن خليج العقبة هو ممر مائى دولى فأنه لن يغير الموقف أو يعدله لأن اسرائيل ليس لها سند قانونى فى السيطرة على ايلات ولا يمكن اعتبارها قانوناً دولة ساحلية مجاورة حتى يتم تحديد حدودها واعتراف العرب بهذه الحدود فى معاهدة صلح . وهذا من الأسباب الرئيسية التى دفعت باسرائيل الى رفض أى نوع من التحكيم أو التسوية القضائية لهذه المسألة . فأنه اذا احيلت هذه المشكلة الى محكمة تطبق القانون الدولى فان هذه المحكمة لن تجد مناصاً من الحكم فى جميع النواحى القانونية المتعلقة بمسألة فلسطين ومنها شرعية انشاء اسرائيل وسلطة الجمعية العامة للأمم المتحدة فى تقسيم فلسطين . وحيث أن اسرائيل ومؤيديها يشكون فى قوة حججهم القانونية فلا رغبة أكيدة لديهم فى الاستجابة الى آراء العرب القائلة باحالة الأمر الى محكمة العدل الدولية .

ان مرور السفن الحربية الاسرائيلية فى مياه مصر الاقليمية تحرمه اتفاقية الهدنة المصرية الاسرائيلية . أما فيما يتعلق بمرور السفن التجارية الاسرائيلية والسلع المرسلة الى اسرائيل على سفن محايدة فان مصر لها الحق بتقييد مرورها طالما ان حالة الحرب مستمرة بينها وبين اسرائيل . ان اسرائيل لا يمكن لها قانوناً المعارضة فى استمرار حالة الحرب لأن عدوان واعتداءات اسرائيل لن تجلب السلم بل ستمد أجل حالة الحرب وستؤيد وجودها . وحتى لو انتهت حالة الحرب فان مصر يمكنها وفقاً للقانون الدولى الاستمرار فى الاجراءات المتبعة وقت الحرب اذا حدث تهديد خطير لسلامتها . وهذا يتفق مع الموقف الذى اتخذ فى اتفاقية مونتريه عن البواغيز التركية رغم الفرق الشاسع بينها وبين مضايق تيران لكون الأولى مضايق دولية تصل بحرين يعتبران من أعالى البحار فى حين أن مضايق تيران تصل البحر الأحمر وخليج مغلق يعتبر مياها مقفولة داخلية . وفى وقت

السلم فان مصر والدول العربية قد تسمح بالمرور البرىء للسفن بشرط أن يتم ذلك وفقاً لقوانين الدول صاحبة المياه الاقليمية .

أما عن تلك الدول التى تتزعم المطالبة بامتداد المياه الاقليمية لمسافة لا تزيد عن ثلاثة أميال وبذلك تؤيد الوضع الدولى لخليج العقبة فكل ما يمكننا قوله هو أن العدالة والمساواة تتطلبان معاملتها الغير نفس المعاملة التى تتبعها فيما يتعلق بالمياه الاقليمية والخلجان والمضايق التى تخضع لسلطتها وسيادتها .

وأخيراً فأنه من مصلحة الدول العربية الثلاث المجاورة لخليج العقبة الاتفاق على سياسة موحدة لتنظيم الملاحة وحماية الخليج والمضايق ومن المستحسن قيامها بعمل اتفاقية دولية لهذا الغرض .